

– постепенный спад рассматриваемого признака:  $\frac{dP}{dt} \leq 0,1$  (рисунок 2, б);

– резкий спад признака:  $\frac{dP(\eta = 0,5)}{dt} \geq 0,4$  (рисунок 2, в).

Необходимо отметить, что мощность множества оттенков понятий одной категории, как правило, имеет выраженный несимметричный характер, т. е. отклонения в ту или другую сторону будут различны.

Таким образом, в соответствии с предлагаемым подходом осуществляется выбор надежных критериев качества поездки и их оценка с последующей трансформацией в конечные решения, на базе которых радикально изменяются не только производственно-технологические, но и организационно-экономические основы перевозочного процесса, включая появление новых рыночных секторов на железной дороге как отрасли материального производства.

УДК 656.225

## ПОРЯДОК ОПРЕДЕЛЕНИЯ ТАРИФНЫХ РАССТОЯНИЙ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ С УЧЕТОМ ПЛАНА ФОРМИРОВАНИЯ ПОЕЗДОВ

*В. М. ЗЕЛЕНКОВСКИЙ*  
*Белорусская железная дорога*

*Л. В. ХРУЛЬКОВА*  
*Белорусский государственный университет транспорта*

В соответствии с Уставом железнодорожного транспорта общего пользования (п. 33) провозная плата с грузовладельцев взимается за кратчайшее расстояние перевозки грузов, порядок определения которого устанавливается Белорусской железной дорогой в соответствии с планом формирования поездов и публикуется в Сборнике правил перевозок и тарифов железнодорожного транспорта общего пользования.

Реальные расстояния транспортирования грузов с учетом плана формирования поездов должны применяться для определения оптимальных тарифных расстояний и провозных платежей на грузовые перевозки, что необходимо для повышения стабильности и рентабельности Белорусской железной дороги и роста ее конкурентоспособности на транспортном рынке. В связи с этим возникла потребность в разработке порядка определения оптимальных тарифных расстояний между станциями Белорусской железной дороги с учетом плана формирования поездов.

План формирования грузовых поездов ежегодно корректируется и утверждается первым заместителем начальника Белорусской железной дороги. Анализ изменений плана формирования показывает, что изменения касаются как межгосударственного, так и дорожного плана формирования. В межгосударственном сообщении чаще всего изменяются стыки, через которые должны следовать вагонопотоки определенных назначений. Изменения дорожного плана формирования, как правило, состоят в установлении либо отмене сквозных, участковых назначений и маршрутов, вывозных поездов, маневровых локомотивов, а также в смене их категории. Кроме этого, ряд изменений касается возврата порожних полувагонов принадлежности Украины и формирования порожних цистерн назначением Калинковичи.

Как показывает практика, зачастую наблюдается расхождение между эксплуатационными и тарифными тонно-километрами, обусловленное положениями плана формирования, который разрабатывается исходя из условий обеспечения устойчивого положения Белорусской железной дороги на рынке транспортных услуг, минимальных расходов на перевозки, соблюдения нормативных сроков доставки грузов, а также удовлетворения запросов грузоотправителей и грузополучателей. Таким образом, перевозка по кратчайшему расстоянию не всегда целесообразна и экономически выгодна, поскольку может повлечь за собой дополнительные переработки вагонопотока и, как следствие, нарушение сроков доставки груза.

В ряде случаев вагонопоток между двумя станциями в прямом и обратном направлениях согласно плану формирования следует через различные транзитные пункты. Кроме этого, вследствие особенностей путевого развития железнодорожных узлов фактическое расстояние отличается от кратчайшего, пролегающего через узел.

С учетом вышеизложенного, порядок определения тарифных расстояний при перевозках грузов должен учитывать особенности: организации и переработки вагонопотоков станциями Белорусской железной дороги; перевозки грузов, ввозимых на территорию Республики Беларусь, а также вывозимых за ее пределы; положе-

ния плана формирования грузовых поездов; перевозок при различных маршрутах следования между двумя тарифными пунктами в прямом и обратном направлениях, различных длинах путей на двухпутных перегонах; организации перевозок негабаритных грузов, а также порядок и сроки изменения тарифных расстояний вследствие изменения плана формирования поездов и ряд других особенностей.

Таким образом, тарифные расстояния между станциями, открытыми для производства грузовых операций, а также пунктами перехода на другие дороги должны определяться с учетом указанных особенностей в точном соответствии с планом формирования грузовых поездов и Тарифным руководством № 4.

УДК 656.078

## **ТЕРРИТОРИАЛЬНО РАСПРЕДЕЛЕННАЯ СТРУКТУРА НА ПРИМЕРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АДМИНИСТРАЦИИ. ИНФОРМАТИЗАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В ТЕРРИТОРИАЛЬНО РАСПРЕДЕЛЕННЫХ СТРУКТУРАХ**

*С. П. КАЛЮТЧИК*

*Белорусская железная дорога*

Как при управлении хозяйственными организациями в целом, так и при управлении отдельными технологическими процессами одним из наиболее важных аспектов, оказывающим влияние на выбор управляющих механизмов, являются структурные особенности конкретной организации, рассматриваемые с учетом финансово-экономических, организационно-правовых, административных, технических, технологических факторов, которые оказывают непосредственное влияние на систему управления.

Действительно, как управление организацией в целом, так и управление технологическими задачами предусматривают использование финансовых, экономических и организационных механизмов. Административные процессы в границах конкретной организации, строго говоря, являются административно-управленческими, так как они предполагают применение не административных процедур законодательного уровня, а управленческих процедур дисциплинарного уровня, направленных на реализацию функций управления организацией (предприятием). Технические и технологические процессы непосредственно влияют на управление основной деятельностью организации по определению. Для организации, относящейся к сфере производственно-экономической деятельности, два последних процесса можно объединить под общим названием – производственные. Вышеперечисленные процессы тесно взаимосвязаны с деятельностью по информатизации, ведущейся в организации. Это вытекает из основных задач информатизации, таких, как автоматизация и оптимизация техпроцессов, ускорение принятия управленческих решений, сбор, анализ и передача значимой информации и т. п.

С учетом изложенного, наиболее характерными особенностями процессы информатизации обладают организации, имеющие территориально распределенную структуру, иначе говоря, в территориально распределенных структурах. Наиболее характерным примером территориально распределенной структуры является железнодорожная администрация. Она, в большей или меньшей степени обладающая финансово-экономической, организационной или управленческой централизацией, как правило, территориально децентрализована в плане размещения основных мест осуществления технических и технологических процессов.

В качестве примера железнодорожной администрации с большим числом децентрализованных процессов можно привести Польские государственные железные дороги, а в качестве примера администрации с большим количеством централизованных процессов (большой степенью централизации) – Российские железные дороги. Одновременно обе указанные железнодорожные администрации имеют территориально разнесенные точки реализации большего или меньшего количества процессов, т. е. являются территориально распределенными.

Белорусская железная дорога также является примером территориально распределенной структуры. На данный момент на Белорусской железной дороге в централизованном режиме реализуются организационно-правовые и технологические, в частично централизованном – финансово-экономические и административные, в децентрализованном – технические процессы. При этом имеет место территориальное разнесение точек реализации организационно-правовых, технологических и технических процессов, а также частичное территориальное разнесение точек реализации финансово-экономических и административных процессов.

Согласно действующим технико-экономическим программам развития Белорусской железной дороги именно средства информатизации отводится ведущая роль в обеспечении необходимого взаимодействия между всеми процессами в условиях территориально распределенной структуры.